DIE BAYERISCHE WALDBAHN VON LANDAU AN DER ISAR NACH DER...

Digitized by Google

Eigentum der Bibliothek
des
K. B. Verkehrsministeriums.

Die bayerische Waldbahn

von Landau an der Isar nach der bayerisch-böhmischen Grenze bei Eisenstein.

2343

EIGENTHUM
DER
GENERAL-DIREKTION
DER K. B.
STAATSEISENBAHNEN

2343

Digitized by Google

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

Bayerische Staatsbibliothek München

Eigentum der Bibliothek des K. B. Verkehrsministeriums.

X

Einleitung.

Der Bau einer Eisenbahn durch den bayerischen Wald wird schon seit Decennien als ein dringendes Bedürfniß von Allen, die mit dessen Verhältnissen näher vertraut sind, anerkannt.

Insbesondere erginge aus dem Bezirke Regen, der bezüglich seiner Industrie und seines Verkehrs alle andern niederbayerischen Bezirke überragt, öfters Petitionen an die k. Regierung und den Landtag um die Erbauung einer Waldbahn zu erbitten.

Ein österreichisches Blatt „der Reporter“ in Wien schreibt in seiner Nummer 15 des Jahrgangs 1871 hierüber:

„Zu einer Zeit, wo die bayerischen Städte Passau, Landshut, Straubing ꝛc. noch von keinen Bahnen nach Böhmen träumten, da erkannte schon der kleine aber enorm industrielle Markt Zwiesel im bayerischen Walde die große Wichtigkeit einer Bahnverbindung mit Böhmen und es bildete sich im Jahre 1856 daselbst ein Comité, welches vom bayerischen Landtage die Erbauung einer Bahn von Deggendorf über Zwiesel nach Schüttenhofen und von der österreichischen Regierung die Weiterführung über Klattau und Pilsen nach Prag forderte.“

So „der Reporter“.

Die Wiener „Presse“ vom 3. August 1858 behandelt die Bahnlinie Pilsen, Klattau, Eisenstein, Zwiesel, Deggendorf in einem langen Artikel sehr eingehend.

Im Jahre 1867 tauchte das Projekt einer Bahnlinie von Passau nach Cham auf; es wurde eine deßfallsige Petition, vertreten durch sechs niederbayerische Abgeordnete an die Kammer gerichtet, leider blieb diese aber unberücksichtigt.

Im darauffolgenden Jahre erging abermals vom Bezirke Regen eine Eingabe an die k. Staatsregierung und den Landtag und die Folge davon war, daß die bayerische Waldbahn bei dem großen Eisenbahngesetz in die Reihe der in zweiter Linie zu bauenden Bahnen versetzt, d. h. ad calendas graecas vertagt wurde.

Leider sollte diese Vernachlässigung des bayerischen Waldes nur zu bald die schlimmsten Früchte für den Staat selbst tragen.

Staatsinteresse an der Waldbahn.

Durch den Windwurf vom 26. Oktober 1870 liegen im Staatswald Hunderttausende von Klaftern des schönsten Nutzholzes zu Boden.

Gelang es dem Aerar auch, die ganz in der Nähe der Trift- und Floßbäche gelegenen Holzquantitäten zu verkaufen, so ist es ihm doch abseits davon stellenweise unmöglich: so muß es z. B. im Revier Drachselried selbst die Verarbeitung des Holzmaterials in die Hand nehmen, und ist daran, dort eine Dampfsäge zu bauen, während es im Revier Bodenmais das schönste Nutzholz zu einem Preis zu verkaufen gezwungen ist, der den Reinertrag als verschwindend erscheinen läßt.

Digitized by Google

Wie ganz anders wären die Verhältnisse, wenn eine Bahn durch den Wald führte.

Die Privatindustrie des Auslandes, die z. B. im fränkischen Wald den ganzen Windwurf übernahm, schreckt vor den jämmerlichen Verkehrsverhältnissen im bayerischen Wald zurück; die vorhandene bedeutende heimische Industrie scheut aber die Vergrößerung ihrer Etablissements aus dem gleichen Grunde.

Durch längeres Liegen der geworfenen Stämme verringert sich selbstverständlich die Qualität und der hiefür zu erlösende Preis.

Der Mangel einer Bahn durch den bayerischen Wald bringt dem Staat bei dem gegenwärtigen Windbruch allein einen Schaden, der sich nach Hunderttausenden berechnet.

Der Staat besitzt im bayerischen Wald eine meist zusammenhängende Fläche von 132,031 Tagwerk.

Nach dem Urtheil von Sachverständigen dürfte, trotzdem durch den Ortan vom 26. Oktober 1870 so bedeutende Quantitäten von Material anfielen, doch der Etat der Hauungen nach Aufarbeitung derselben dem vor dem Windbruch wieder gleichkommen, da zu viele überständige Abtheilungen noch bestehen.

Der 5jährige Durchschnittsetat stellt sich laut Statistik der k. Forstämter Zwiesel und Schönberg für die dortigen Staatswaldungen allein auf 6,005,080 und 2,947,000 Cubikfuß = 8,952,080 Cubikfuß für die ganzen Forstamtsbezirke auf 18,884,800 Cubikfuß = 7,138,454 Centner. Das Interesse des Staates ist daher bei einer Waldbahn im höchsten Grade betheiligt.

Lokalverkehr und Industrie.

Wer jemals auf der Straße von Deggendorf über die Rusel nach Zwiesel gereist, wird sich gewiß der endlos langen Wagenzüge erinnern können, die ihm auf dem elend angelegten Wege begegneten; diese Straße ist die einzige Verbindung der Außenwelt mit einem der bedeutendsten Industriebezirke Bayerns.

Dem Reisenden wird es schon durch diesen enormen Wagenverkehr klar, daß die Produktionskraft des bayerischen Waldes eine riesige, obwohl gerade die am meisten ins Gewicht fallenden Produkte, Holz und Bretter, ihm hier nicht zu Gesichte kommen; diese schlagen nämlich den billigeren, freilich der Qualität und Quantität im höchsten Grade Schaden bringenden Wasserweg ein.

Beim Eintritt in die Thäler des Regens und seiner Nebenbäche erblickt man das Bild höchster Fabrikthätigkeit.

Dicht neben einander reihen sich die Glasfabriken, Glasraffinerien und Schneidmühlen, zahlreich sind die Fabriken für sonstige Verwerthung des Holzes, nämlich die Etablissements für Erzeugung von Resonanz-, Clavicatur-, Deckel- und Rahmenholz, Zündholzdraht, Buchbinder- und Schusterspäne, Schaufeln, Siebreifen, Schachteln und Büchsen und noch manch' andern Holzwaaren; auch 2 Holzpapiererzeugfabriken haben sich schon angesiedelt.

Einzelne von diesen Artikeln sind geradezu Spezialitäten des bayerischen böhmischen Waldgebirges so z. B. Resonanzholz; auch Zündholzdrähte und Holzspäne werden nur mehr in wenigen andern Gegenden Deutschlands gefertigt, weil anderwärts das hiezu nöthige Rohmaterial mangelt.

Wohl jeder einsichtsvolle Mann wird sich fragen: wie ist es möglich, daß der bayerische Wald, der sich mit seiner Industrie mit jeder Gegend Bayerns messen kann, in Niederbayern wo doch seine Stadt darin erreicht wird, der seine Produkte im ganzen Zollverein und in Oesterreich, seine Holzwaaren wie Resonanzholz und Zündholzdraht nach Frankreich, Italien und England, sein Glas nach England, Rußland, Amerika, dem Orient und Afrika verschleißt, der kurz mit der ganzen Welt in einer kolossalen Centnerzahl verkehrt, noch keine einzige Bahnlinie besitzt?

Sollte man es glauben, daß die Industrie des bayerischen Waldes, der von Seiten des Staates auch nicht die Spur einer Unterstützung zu Theil wird, die ihre Produkte großentheils auf selbstzuunterhaltenden oft sehr unpraktisch angelegten Vicinal- und Distriktsstraßen befördern muß; sollte man es glauben, daß diese Industrie nicht das Ringen mit ihrer Concurrenz in andern Gegenden und Ländern, der von Seiten des Staats alle mög-

Digitized by Google

lichen Verkehrserleichterungen durch Eisenbahnen, Straßen und Canäle zu Theil werden, als erfolglos aufgeben muß?

Noch steht die Industrie fest und kämpft siegreich mit ihren Nebenbuhlerinnen, wie lange wird dieser ungleiche Kampf noch dauern; heutzutage sind die Frachtverhältnisse die Basis jeglicher Industrie.

Wird es den Staat nicht einst gereuen eine schöne blühende Industrie durch Verweigerung der nothwendigsten Lebensbedingung zu Grunde gerichtet und sich gerade dadurch selbst den größten Schaden zugefügt zu haben?

Wir fügen hier eine Statistik des Lokalverkehrs der durch die Bahn durchschnittenen Bezirksämter Regen, Grafenau, Viechtach und Deggendorf bei, woraus die enorme Ziffer von über 3 Millionen Centner pr. Jahr sich ergibt.

Wir verdanken diese Statistik dem Handels- und Fabrikrath Zwiesel, welcher bei allen einschlägigen kgl. Stellen und Aemtern, nämlich den k. Bezirksämtern Regen, Viechtach, Grafenau, Deggendorf, den k. Rentämtern Zwiesel, Viechtach, Schönberg, den k. Forstämtern Zwiesel und Schönberg, dem k. Bergamte Bodenmais, der k. Aufschlagsstation Zwiesel, der Verwaltung der Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn und den bedeutenderen Privatetablissements die Grundlage für diese Zusammenstellung einholte; der Handels- und Fabriksrath selbst besteht aus Fabrikanten und Kaufleuten, die mit den Produktions- und Verkehrsverhältnissen des bayerischen Waldes vollständig vertraut sind.

Die Statistik kann demzufolge als eine vollkommen richtige, von jeder Uebertreibung sich fernhaltende bezeichnet werden.

Statistik.

Der Glasindustrie, wenn sie auch an Centnerzahl von den Holzwaaren übertroffen wird, gebührt wegen deren intensiven Betrieb, der über 3000 Menschen beschäftigt, die erste Stelle.

Von den 40 Glasöfen des diesf. Bayerns gehören 33 dem bayr. Wald an und hievon sind 25 in der Gegend von Zwiesel oder auf Zwiesel als projektirte Bahnstation angewiesen. Somit sind 62½% der gesammten Glasindustrie Bayerns, einem der wichtigsten Industriezweige des Landes, in der Gegend von Zwiesel vertreten; aber auch 8 Glasöfen in Böhmen liegen unmittelbar an der bayerischen Grenze, deren ganzer Verkehr unserer projektirten Linie zufällt.

Die Glasfabriken sind besonders für eine Bahn sehr wichtig, weil sie nicht nur ihre Produkte aus-, sondern all: zur Fabrikation nöthigen Stoffe außer Brennholz einführen.

Pottasche, Soda, Glaubersalz und andere Chemikalien, Kalk, Thon und Erdsand, alles muß aus der Ferne bezogen werden, und da beim Schmelzprozeß eine Menge Bestandtheile genannter Stoffe verflüchtigen, so führen die Glasfabriken um ca. 50% an Gewicht mehr Waaren ein als aus. Wenn bisher meist der im bayerischen Wald vorkommende Quarz und nicht Erdsand verwendet wurde, so liegt dies in den jetzigen Transportverhältnissen.

Wie erwähnt benöthigen die Glasfabriken ca. 50% mehr an Rohstoffen, als sie Erzeugnisse liefern; die jetzige Straße nach Deggendorf bedingt aber wegen des steilen Ruselberges um 40% weniger Her- als Hinfracht; außerdem muß noch eine Unmasse von Getreide und anderen Lebensbedürfnissen beigefahren werden und es war bisher unmöglich, hinreichend Erdsand hieherzuschaffen; er mußte nothdürftig durch mühsames und gesundheitsgefährliches Pochen des vorhandenen Quarzes ersetzt werden.

Uebrigens bei den jetzt so ungünstigen Verhältnissen wurden schon ca. 8000 Ctr. per Jahr Erdsand von Deggendorf bezogen.

Der Ctr. hievon stellt sich auf 48 – 51 kr., aus Quarz gepochter auf fl. 1. 12. Sobald Bahnbezug möglich ist, wird selbstverständlich nur mehr Erdsand verwendet werden.

Digitized by Google

Ex- und Import

der 25 bayerischen um Zwiesel und 8 unmittelbar an der bayerischen Grenze gelegenen böhmischen Glasöfen, welche auf unsere Bahn angewiesen sind.

Name der Fabrik	Besitzer	Zahl der Oefen	Versandt an Glas	Bedarf an Sand, Pottasche, Soda, Glaubersalz u. s. Chemikalien, Kalk und Thon ꝛc.
Riedlhütte bei Klingenbrunn	H. G. Roscher	2	1028	16962
Spiegelau bei Klingenbrunn	L. Stangl	1	4932	6655
Flanitzhütte bei Frauenau	Joh. Löz	1	5940	8316
Lichtenthal bei Zwiesel	Gebr. Stangl.	1	3584	5913
Frauenau bei Zwiesel	G. B. von Poschinger.	5	24410	40276
Buchenau bei Zwiesel	Ferd. von Poschinger	3	15100	24915
Oberzwieselau bei Zwiesel	E. von Poschinger	2	9060	14949
Theresienthal bei Zwiesel	M. von Poschinger.	3	15150	25052
Ludwigsthal bei Zwiesel	Jos. Pauli	2	12080	19932
Regenhütte bei Zwiesel	W. Steigerwald	2	8060	13299
Seebachhütte bei Zwiesel	F. H. Nachtmann	1	3696	6098
Schönbachhütte bei Bodenmais	F. Schrenk	1	5152	8500
Gashütte bei Bodenmais	J. N. von Poschinger	1	5540	8316
		25	122084	199183
In Böhmen unmittelbar an der Grenze:				
Eisenthal bei Eisenstein	J. Mallmann	2	10300	16995
Ferdinandsthal bei Eisenstein	M. v. Poschinger	1	4950	8167
Pamperhütte bei Eisenstein	Jos. Fuchs	1	5000	8115
Neubrunst bei Eisenstein	L. Aschert	1	5150	8497
Gerlhütte bei Eisenstein	W. Ziegler	1	5100	8415
Hurkenthal bei Eisenstein	Bodenmüller	2	8060	13299
	Oefen in Böhmen	8	38560	63788
	Oefen in Bayern	25	122084	199183
		33	160644	262971
	Export 160644			
	Import 262971			
	423615 Ctr.			

Statistik des Gesammtlokalgüterverkehrs für die Bezirke Regen, Viechtach, Grafenau, Deggendorf incl. der unmittelbar an der Grenze in Böhmen gelegenen Orte.

I. Glasfabriken 423615

II. Holländerbretter 79 Firmen mit 115 Sägen, 182 Gängen und 387 Blättern per Blatt 80 Rieg, 30960 Rieg à 33 Centner 1021680

III. Resonanzholz 6 Firmen mit 1200 Kisten à 8 Centner 9600

IV. Zündholzdraht 29 Firmen mit 13100 Kisten à 5 Centner 65500

Digitized by Google

V.	Zündwaarenfabriken 5 Firmen Ex- und Import	10100
VI.	Claviatur- und Deckelholz 6 Firmen	8000
VII.	Holzspäne 3 Firmen	2100
VIII.	Siebreife 11 Firmen	2070
IX.	Schaufeln, Kummetkliefter, Multern, Einlegeleisten, Holzkisten, Schachteln und andere Pitzlerwaaren	4700
X.	Papier und Holzzeug 3 Firmen	14100
XI.	Scheitholz 35000 Klafter à 30 Centner	1050000
XII.	Granitsteine bei Metten und im bayer. Wald	200000
XIII.	Gerste 27696 Schäffel à 280 Pfund	77548
XIV.	Weizen und Korn 29500 Schäffel à 310 Pfund	91450
XV.	Haber 10200 Schäffel à 200 Pfund	20400
XVI.	Mehl	17200
XVII.	Brod	3500
XVIII.	Hopfen	900
XIX.	Obst und Gemüse	14000
XX.	Vieh	165000
XXI.	Flachs, Garn und Leinwand	11000
XXII.	Salz	20000
XXIII.	Gyps und künstlicher Dünger	2500
XXVI.	Eisen und Maschinentheile	25000
XXV.	Schnitt-, Colonial-, Kurz- und diverse Waaren	105000
XXVI.	K. Bergwerk Bodenmais	11300
		3376263

Bevölkerung vom Jahre 1871

Bezirksamt	Regen	21469	Einwohner
„	Grafenau	16650	„
„	Viechtach	19464	„
„	Deggendorf	37950	„
		95533	Einwohner.

Wenn man diese enorme Centnerzahl, welche den Ex- und Import bildet, in Vergleich mit einem mittleren Bezirke des Flachlands bringt, z. B. Landau a. d. Isar, welch letzteres laut Mittheilung des dortigen k. Bezirksamts 163.000 Ctr. aus- und einführt, dann sieht man erst, wie bedeutend der bayerische Wald das Flachland an Produktion überflügelt und wie lukrativ demgemäß eine Bahn durch den Wald wird.

Mit dem Bau einer Bahn aber wird die Industrie sich erst recht heben; noch liegen Massen von Astholz, die entweder verfaulen oder vorher, bloß um den Platz zu räumen, verbrannt werden; auch diese, bisher nicht wohl benützbar, werden dann zur Hebung der Industrie beitragen.

Noch sind eine Menge von Wasserkräften, an denen der bayerische Wald so unendlich reich, unbenützt, da wird sich eine Industrie ansiedeln, die vielfach mit Dampf betriebenen Etablissements Concurrenz bietet.

Die jetzige Verkehrsziffer wird sich demzufolge nach Erbauung der Bahn wesentlich höher stellen.

Digitized by Google

Anschlüsse und internationale Bedeutung.

Wenn nun die bayer. Waldbahn schon als Lokalbahn von größter Bedeutung ist, so wird letztere noch wesentlich dadurch erhöht, daß sie sich in Landau an die Linie Mühldorf, Rosenheim und an der Landesgrenze bei Eisenstein an eine von dem öster. Consortium Fürst Metternich, Stark, welches gegenwärtig die Linie von Pilsen nach Priesen (Kommotau) baut, in der Richtung nach Klattau und Pilsen fortzusetzende Bahn anschließt.

Dieser Anschluß ist durch die k. k. öster. Concessionsurkunde der Pilsen Prieser-Bahn d. d. Wien 21. April 1870 veröffentlicht im Reichsgesetzblatt für die im Reichstage vertretenen Königreiche und Länder 47. Stück vom 13. September 1870 vollständig gesichert. Darin heißt der Art. 2:

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die concessionirte Eisenbahn von Pilsen über Klattau an die böhmisch bayer. Grenze bei Eisenstein auf Verlangen der Staatsverwaltung in dem Falle fortzusetzen, wenn von bayer. Seite der Bau einer Linie von Deggendorf über Zwiesel nach Eisenstein gesichert ist.

Ferner liegt uns eine dem Fürsten Carl Anton von Hohenzollern, von den 2 bedeutendsten Wiener Bankhäusern Louis von Haber und Johann Liebig gegebene Erklärung vor d. d. 20. April 1868 wornach sich dieselben verpflichten, den Bahnbau von Eisenstein bis Taus und Klattau oder Horazdiowitz zum Anschluß an die böhmische Westbahn und die Franz Josephsbahn fortzusetzen, wenn von bayerischer Seite nach Eisenstein gebaut wird.

Der Weiterbau unserer Linie von Eisenstein gegen Pilsen ist also doppelt gesichert.

Betrachtet man die im Bau begriffene Linie Rosenheim, Mühldorf, Landau, unsern Anschluß von Landau über Regen, Zwiesel nach Eisenstein, die gesicherte Fortsetzung von Eisenstein über Klattau nach Pilsen an die im Bau begriffenen Linien Pilsen, Priesen, Kommotau und Kommotau-Chemnitz, so erhellt auf den ersten Blick, daß unsere Linie das Verbindungsglied für die kürzeste Route zwischen Italien, Tyrol, einem Theil von Oberbayern, Pilsen, Dresden, Berlin und Stettin und den östlich von letzteren 3 Städten gelegenen Ländern und somit die Trägerin eines ungeheuren Verkehrs, den jetzt schon in Zahlen anzugeben unmöglich ist, der aber neben dem enormen Lokalverkehr jedenfalls eine glänzende Rente der Bahn sichert.

Sonstige Bahnprojecte für den bayerischen Wald.

Es erübrigt noch die anderen Bahnprojekte für den bayerischen Wald einer kurzen Besprechung zu unterziehen.

Im Jahre 1867 wurde, wie schon oben erwähnt, von einigen niederbayer. Abgeordneten eine Bahnlinie von Passau nach Cham befürwortet.

So schätzbar diese Linie einerseits für den ganzen bayer. Wald wäre, so ist ihre Bedeutung doch mehr eine lokale und stehen insbesondere auf der Strecke Zwiesel Passau und ihre Länge von 37 Stunden sowie der Umstand, daß die Bezirksämter Freyung und Wegscheid bez. ihrer Industrie doch eine ziemlich untergeordnete Stellung einnehmen, in keinem rechten Verhältniß zu ihrem Ertrag.

Durch den Bau der Rosenheim-Landauer Bahn ist für diese Linie eine Parallele geschaffen, die um so drückender auf deren Rente einwirken würde.

Ein weiteres Projekt ist das des Passauer Comites von Passau über Waldkirchen Jandelsbrunn nach Auersbergreut.

Diese Linie zieht sich durch die Gegend des bayer. Waldes, die so ziemlich die geringste Industrie aufzuweisen hat, durchschneidet ein Eck desselben, das im Verhältniß zu den Industriebezirken ohnedieß viel näher an der Bahn liegt, hat bei dem dortigen enorm coupirten Terrain und bei den schlechten Straßen vom mittleren Wald gar keinen Güterzuzug zu erwarten, verdankt seine Entstehung überhaupt nicht dem von der Bevölkerung gefühlten Bedürfniß, sondern nur dem Ehrgeiz der Passauer Bürgerschaft, welche ausschließlich im dortigen Comite sitzt, und die Stadt Passau, die ohnedieß bereits zwei Bahnen hat und an zwei schiffbaren Strömen und der steßbaren Ilz liegt, zum Knotenpunkte von noch mehr Verkehrslinien machen möchte.

Warum soll man aber gerade dem Ehrgeiz einiger Bürger der Stadt Passau zu lieb, die ohnedieß für ihre Industrie mehr Verkehrsstraßen als die meisten anderen Städte Bayerns hat, den bayerischen Wald total ver-

Digitized by Google

nachlässigen; denn in einer vom Passauer Comite ausgegebenen Brochure heißt es ganz richtig, daß, wenn einmal eine Bahn durch den bayerischen Wald gebaut ist, kaum mehr eine zweite Concession ertheilt wird.

Dem Passauer Comite ist kein Mittel zu schlecht, um unsere Bahn, die es als Alpenbahn hinstellt, zu verdächtigen und sein Projekt ins günstigste Licht zu stellen.

Die Bezeichnung Alpenbahn stützt sich auf eine äußerst flüchtige Skizze, die 1868 von ein Paar Staatsingenieuren gemacht wurde (sie vollendeten ihre Arbeit, zu der unser Ingenieur 8 Wochen gebraucht, in 14 Tagen.)

Dadurch daß die Stadt Deggendorf unmittelbar berührt, gegen welche die Berge ziemlich schroff abfallen und nicht die Ausläufer der Berge an die Donau benützt wurden, wie wir es gethan, entziffert sich eine theilweise Steigung von 2%; nach dem ganzen Elaborat könnte man auf den Gedanken kommen, daß den Ingenieuren die Aufgabe vorlag, nicht eine Bahnlinie zu finden, sondern deren Unmöglichkeit darzustellen und so den bayerischen Wald bez. der Bahn für immer mundtodt zu machen.

Wie es mit den Verhältnissen unserer Linie steht und ob dieselbe den Charakter einer Alpenbahn hat, zeigt das aus dem Elaborat unsers Ingenieurs Gräff gemachte Excerpt, auf die Uebertreibungen des Passauer Comite's bez. seiner Verkehrsstatistik müssen wir aber doch Einiges bemerken.

Im §. 12 heißt es, daß vier Glashütten im Rayon der Linie Passau-Waldkirchen-Auersbergerreut liegen; nun ist dieß schon unrichtig, da bloß eine einzige, Schönbrunn mit 1 Ofen ihre Güter dahin bringen könnte.

Die vielleicht noch mit eingerechneten Riedhütte, Spiegelau und Flanitzhütte würden nach wie vor ihre Güter nach Deggendorf fahren, wie wir aus dem Munde und der schriftlichen Erklärung ihrer Besitzer selbst wissen, weil der Weg an die projektirte Linie noch weiter und die Straßen dermaßen steil sind, daß von einer Beförderung großer Lasten keine Rede sein kann.

Es wird die Verkehrsziffer für diesen einzigen Ofen auf 300,000 Centner veranschlagt; in unser Bahn-Rayon fallen laut Erklärung der betreffenden Besitzer 33 Glasöfen jeder mit mindestens ebenso intensiven Betrieb wie der in Schönbrunn.

In unserer Statistik, die auf den vom Handels- und Fabriksrath Zwiesel geprüften und als richtig befundenen Mittheilungen der Besitzer beruht, repräsentiren diese 33 Glasöfen eine Verkehrsziffer von 423,565 Centner, während 1 Ofen im Passauer Rayon 300,000 Centner repräsentirt.

Die 500,000 Centner Leinwaaren und Flachs, die ein Areal von 30,000 Tagwerk zum Anbau des Rohstoffes erfordern würden und die 100,000 Centner Leinsamen und Oel sind doch wohl auch nicht ernstlich gemeint.

Das Gleiche gilt von allen übrigen Positionen, die in einer selbst für den mit den Ortsverhältnissen weniger Bekannten auffällige Weise übertrieben sind.

Hätten wir in gleicher Weise rechnen wollen, dann wäre die Ziffer von 200 Millionen Centner verhältnißmäßig noch zu gering gewesen, denn jeder unparteiische Ortskundige wird zugestehen, daß Industrie und Verkehr im mittleren Wald mindestens 10fach so groß sind, als im untern.

Soll überhaupt eine Bahn für den bayerischen Wald gebaut werden, so ist unsere Linie die einzige, welche dem Staatsinteresse und der Industrie Rechnung trägt; die von Straubing nach Cham projektirte mag als internationale Linie wichtig sein, für den bayerischen Wald hat sie gar keinen Werth und wird auch der Lokalverkehr sich darauf ziemlich niedrig stellen.

Auszug aus dem Elaborat unsers Ingenieurs Gräff:

Länge der Bahnlinie von Landau (Station Pilsting) bis zur böhmischen Grenze bei Eisenstein 83100 Meter = 22 1/10 Bahnstunden.

Steigungsverhältnisse.

Horiz.	1:1500	1:1300	1:700	1:600	1:500	1:400	1:300	1:250	1:200	1:180	1:160	1:150	1:100	1:60
13706 m.	3000 m.	3700	1500	7800	3900	2000	2000	1965	1430	2800	800	1200	29599	7700
16,49%	3,61%	4,45%	1,8%	9,38%	4,69%	2,4%	2,4%	2,36%	1,72%	3,37%	0,96%	1,44%	35,61%	9,26%

Digitized by Google

Curven.

Gerade	Radius 1500 R.	1200 R.	1000 R.	900 R.	800 R.	750 R.	700 R.	600 R.	500 R.	450 R.	400 m.
58552	602	760	3899	965	1926	393	2966	5808	4701	610	1635 m.

Kostenvoranschlag.

1.	Grundentschädigungen und Abgrenzung	fl.	149,200. —
2.	Erdarbeiten	fl.	7,623,515. —
3.	Kunstbauten	fl.	2,418,897. —
4.	Wegübergänge und Straßenkorrektionen	fl.	73,717. —
5.	Unterbau	fl.	516,020. —
6.	Oberbau	fl.	1,376,833. 36
7.	Hochbauten	fl.	240,000. —
8.	Einfriedigung und Eintheilung	fl.	2,750. —
9.	Für Bauführung, Administration und unvorhergesehene Fälle	fl.	89,067. 24
10.	Betriebseinrichtungskosten	fl.	310,000. —
		fl.	12'800,000. —

Ertheilung der Bauconcession und Zinsengarantie.

Wir haben nunmehr das Staatsinteresse, den Lokal- und internationalen Güterverkehr und die verhältnißmäßig günstigen Bauverhältnisse bezüglich unserer Linie erörtert und glauben nach alledem die Erwartung aussprechen zu dürfen, daß die Bedeutung derselben die gebührende Würdigung finden möge, insbesondere nachdem alle Magistrate und Gemeindeverwaltungen, welche zu besuchen uns in den letzten Paar Tagen, seit wir in Besitz des technischen Elaborates sind, möglich war, einstimmig folgende Erklärung abgegeben:

Erklärung.

„Der unterfertigte Magistrat (bezw. die unterfertigte Gemeindeverwaltung) erklärt, daß sie den Bau einer Bahn durch den bayerischen Wald für ein unabweisbares Bedürfniß hält und mit dem Projecte des Eisenbahn-Comite's Zwiesel, als dem zweckentsprechendsten, vollständig einverstanden ist.

„Er (bezw. sie) bittet deßhalb, daß genanntem Comite die Konzession zum Bau der Linie Landau a/Isar, Plattling, Donau bei Deggendorf, Gotteszell, March, Regen, Zwiesel, Elisenthal b' Eisenstein nebst Zinsengarantie von der k. Staatsregierung und dem Landtag ertheilt werden möge."

Mit Siegel und Unterschriften versehen

der Magistrate

Grafenau, Regen, Schönberg, Viechtach, Zwiesel;

der Gemeindeverwaltungen

Abtschlag, Achslach, Allersdorf, Arnbruck, Bärndorf, Bernzell, Bischofsmais, Bodenmais, Böbrach, Branden, Drachsried, Eggenried, Bayerisch-Eisenstein, Ellerbach, Eppenschlag, Frauenau, Geiersthal, Gotteszell, Großarmschlag, Habischried, Hochdorf, Kasberg, Kirchaitrach, Kirchberg, Kirchdorf, Klauzenbach, Klingenbrunn, Kollnburg, Langdorf, Liebersberg, Lindberg, March, Neudorf, Oberneumais, St. Oswald, Patersdorf, Prackenbach, Rabenstein, Raindorf, Rechertsried, Riuchnach, Rinchnachmündt, Rosenau, Schlag, Schönanger, Teisnach, Zachenberg, Zell.

Wir können schon jetzt mit Bestimmtheit sagen, daß nahezu alle noch fehlenden, von unsern Delegirten noch nicht besuchten Magistrate und Gemeinden im Bahnrayon ihren Anschluß erklären werden.

In Bälde sollen auch deren Erklärungen nachgebracht werden.

Wenn den Städten Weilheim, Memmingen und, irren wir nicht, auch Ansbach Bahnen aus Staatsmitteln

Digitized by Google

gebaut wurden, die nach 53 Jahren in das Eigenthum der betreffenden Stadt übergehen, ohne daß vorher dem Aerar respective der damit so zu sagen identischen k. Bank in Nürnberg ein anderes Hypothekenobject als die mit seinem Gelde gebaute Bahn von den betreffenden Städten verpfändet wurde, wenn die Ostbahn und die rheinpfälzischen Bahnen die Konzession für alle ihre Bauten mit Zinsengarantie erhalten und zwar für Strecken, die das Aerar nicht so nahe und in so günstiger Weise berühren, wie unser Projekt, so glauben wir keine Fehlbitte zu thun, wenn wir, nachdem die Ostbahn eine bayerische Waldbahn zu bauen nicht geneigt ist oder wenigstens in Bälde nicht bauen will,

um die Baukonzession für die Linie Landau a/Isar, Plattling, Donau bei Deggendorf, Gotteszell, March, Regen, Zwiesel, Eisenthal bei Eisenstein nebst 4½ % Zinsengarantie unter denselben Bedingungen, wie sie die Ostbahn für ihre Linien hat, nachzusuchen und machen wir uns verbindlich, diese Linie innerhalb 4 Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung dem Verkehr zu übergeben.

Für Aufbringung der nöthigen Gelder ist durch die Gewinnung von bedeutenden Financiers gesorgt.

Zwiesel, im Januar 1872.

Das Eisenbahncomite Zwiesel.

G. B. v. Poschinger, Guts- und Fabrikenbesitzer in Frauenau, Vorstand.

Jos. Pauli, Fabrikenbesitzer in Zwiesel und Landrath.

Schrank, Bürgermeister und Comitemitglied für den Markt Regen.

Mich. v. Poschinger, Glasfabrikbesitzer in Theresienthal.

Benedict v. Poschinger, Guts- und Glasfabrikbesitzer auf Oberzwieselau.

Ferdinand v. Poschinger, Guts- und Glasfabrikbesitzer in Buchenau.

J. Nep. v. Poschinger, Glasfabrikant Gashütte bei Arnbruck.

Strobl, Bürgermeister und Comitemitglied für den Markt Zwiesel.

Haberecker, Pfarrer und Distriktsschulinspektor in Regen.

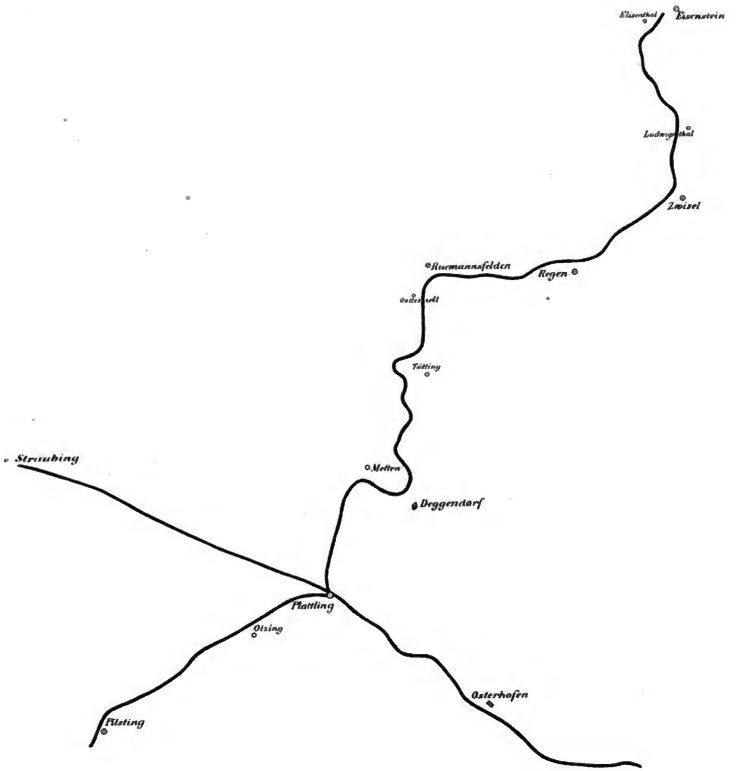
Adolph Maier Löwy, Großhändler in Regensburg und Gutsbesitzer von Bayerisch-Eisenstein.

C. F. Fahrbach, Fabrikant in Zwiesel.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google